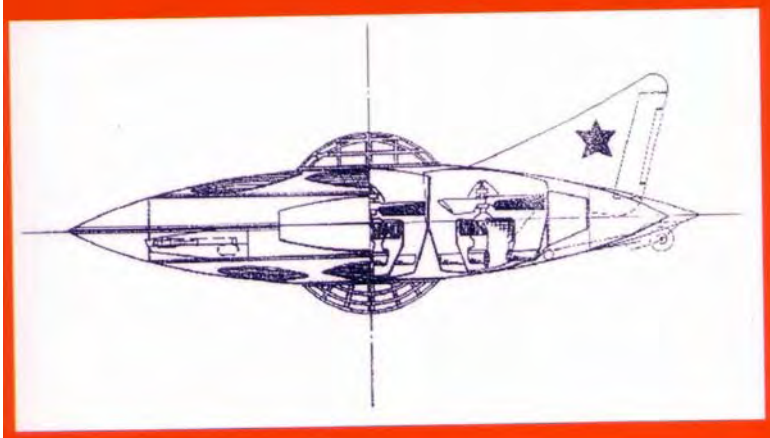
Leonhard Eckardt & Heiner Gehring

Flugscheiben aus der Sowjetunion



AMUN

Inhalt

Einleitung

Kapitel 7: Zur Herkunft der CIC-Dokumente .....

Kapitel 2: Special Agent Alex R Didriksen, 66th Counter Intelligence Corps: Agent Report GE-013347 über Epp, Joseph Andreas .....

Kapitel 3: Andreas J. Epp: Sowjetische Flugscheiben .....

Kapifef 4: Anmerkungen zur sowjetischen Weiterentwicklung reichsdeutscher Flugtechnik .....

Erklärung der Fachbegriffe .....

Index .....

Schriften über Andreas J. Epp .....

Einleitung

»Die Flugzeugtechniker der UdSSR befassen sich seit einigen Jahren mit der Konstruktion sogenannter fliegender Untertassen.«
Andreas Epp, 1957

Die Sowjetunion baute Flugscheiben - diese Erkenntnis ist eine wahre Sensation. Bislang galt es als offenes Geheimnis, daß die USA in geheimen Projekten Flugscheiben bauen und testen ließ, und wohl immer noch läßt. Daß aber auch die UdSSR in gleicher Art und Weise Flugscheiben erprobt hat, war bislang nur einigen derjenigen Personen als Gerücht bekannt, die sich eingehend mit den irdischen Ursprüngen der sogenannten UFOs beschäftigen. Der mit dieser Schrift erstmals der Öffentlichkeit zugänglich gemachte Bericht enthält den Augenzeugenbericht des Flugscheibenkonstrukteurs Andreas J. Epp über sowjetische Flugscheiben in der zweiten Hälfte der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts. Dieser Augenzeugenbericht ist der bislang ausführlichste, technisch detaillierteste und aus seriöser Quelle stammende Beweis für die irdische Herkunft der sogenannten UFOs.

Wir, die Herausgeber der Schriften von und über Andreas J. Epp, haben nach besten Wissen und Gewissen alle Angaben in dieser Schrift mit dem uns aus dem Nachlaß von Andreas J. Epp zur Verfügung stehenden Unterlagen verglichen. Wir sind der festen Überzeugung, daß dieser Augenzeugenbericht echt ist und von Andreas J. Epp mit eigener Hand geschrieben und gezeichnet wurde. Uns selber war bislang nicht bekannt, daß Andreas J. Epp jemals sowjetische Flugscheiben zu Gesicht bekommen hat. Auch von dem Vorhandensein des Augenzeugenberichts über die sowjetischen Flugscheiben haben wir nichts gewußt. Epp hat immer wieder von einem großen Geheimnis gesprochen, über das er nicht berichten dürfe. Waren seine Erlebnisse mit den sowjetischen Flugscheiben dieses Geheimnis?
Die vorliegende Schrift besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil ist eine Übersetzung des CIC-Reports über Andreas J. Epp aus dem Jahre 1957. Das CIC ist die Abteilung für Gegenspionage der Amerikaner. Der Report faßt die Kenntnisse des CIC über Epp zusammen. In diesem Report wird verständlich, weshalb Epp in der DDR sowjetische Flugscheiben zu sehen bekam und warum er direkt danach in

Andreas J. Epp nach seiner Haft
im Jahre 1957.

der BRD im Gefängnis saß. Deutlich wird auch, daß der CIC in den Besitz derjenigen Pläne über die sowjetischen Flugscheiben kam, die Epp gezeichnet und seinem Rechtsanwalt zur Verwahrung übergeben hatte. Auf welchem Wege der CIC die Pläne vom Rechtsanwalt bekommen hat, darüber schweigt der Report sich aus. Die genauen Kenntnisse des CIC über Epp und auch diejenigen Kenntnisse der osteuropäischen Geheimdienste lassen vermuten, daß Epp seit 1945 sowohl von den Amerikanern und als auch von den Sowjets auf Schritt und Tritt beobachtet wurde. Das verwundert nicht, denn schließlich war Epp bis zur Kapitulation 1945 in Prag am Bau der reichsdeutschen Flugscheiben beteiligt.

Der zweite Teil ist die originalgetreue Wiedergabe des Berichtes über sowjetische Flugscheiben, den Andreas J. Epp der CIA in der Haft geschrieben und gezeichnet hat und der in die Hände des CIC geriet. Nach mehr als vierzig Jahren ist er nun endlich der Öffentlichkeit zugänglich. Mit der Glaubwürdigkeit dieses Berichtes haben wir uns in den Anmerkungen zur sowjetischen Weiterentwicklung reichsdeutscher Flugtechnik am Ende dieser Schrift auseinandergesetzt. Wir sind uns sehr

wohl bewußt, daß weder wir noch andere zur Zeit die Möglichkeit haben, die Echtheit des Berichtes und der in ihm gemachten Angaben eindeutig zu belegen oder zu verneinen. Es bleibt Ihnen als Leser überlassen, das für sich selbst zu entscheiden. Unser besonderer Dank gilt Henry Stevens vom *German Research Project* in den USA. Herr Stevens durchsucht unermüdlich Archive in den USA und erzwingt durch Anfragen gemäß des *Freedom of Information Act* bei staatlichen Stellen die Freigabe so mancher bisher geheimgehaltener Information. Im Winter 1999/2000 schickte uns Herr Stevens dann jenes Epp-File zu, dessen wesentliche Teile in dieser Schrift enthalten sind. Auch dieses File ist nur deklassifiziert worden, weil Herr Stevens sich die Mühe gemacht hat, bei staatlichen Stellen auf der Grundlage des Freedom of Information Act nachzufragen. Es ist äußerst bedauerlich, daß es in der Bundesrepublik Deutschland kein Gesetz gibt, das staatliche Dienststellen dazu zwingt, dem Bürger diejenige Information herauszugeben, die er verlangt.

Stephanskirchen und Osnabrück, im März 2001
Leonhard Eckardt & Heiner Gehring

Zur Herkunft der CIC-Dokumente

Die nachfolgenden Dokumente stammen aus den Beständen der *National Archives and Records Administration* in College Park, Maryland. Sie sind erst seit dem 27. Oktober 1999 deklassifiziert worden (gemäß NND 99/629) und wurden erstmals der Öffentlichkeit ausgehändigt durch M.J. Kurtz, Assistant Archivist for Record Services, Washington D.C. am 2. November 1999.
Der Agent Report GE-013347 über Joseph Andreas Epp von Special Agent Alex P. Didriksen wurde aus dem Amerikanischen übersetzt und ist zum größten Teil in dieser Schrift enthalten. Der Augenzeugenbericht von Epp ist bis auf einige wenige grammatikalische Verbesserungen wörtlich übernommen worden. Die beigefügten Zeichnungen stammen aus der Hand von Epp und sind ebenfalls Teil des Augenzeugenberichtes.

Agent Report GE-013347

über Epp, Joseph Andreas
vom 26. Juni 1957
von Special Agent Alex P. Didriksen,
66th Counter Intelligence Corps

Am 13. Juni 1957 erschien Joseph Andreas Epp, geboren am 11. Mai 1914 in Cuxhaven, Westdeutschland, bei dem U.S. Generalkonsulat in Bremerhaven und bot seine Kenntnisse bezüglich Fliegender Untertassen, die er aufgrund von Erfahrungen in der russisch besetzten Zone von Deutschland gemacht habe, an. Die Person[1] wurde angewiesen, sich an das Büro des CIC[2] in Bremerhaven zu wenden. Dort wurde er von einem ausgebildeten Dolmetscher befragt und daraufhin Special Agent Alex R Didriksen vom CIC-Büro Bremen, US Army, übergeben.

Die Person wurde am 11. Mai 1914 in Cuxhaven geboren und besuchte dort für acht Jahre die Schule. Danach besuchte er für 10 Semester die Flugzeugmotorenbauschule in Friedrichshafen. Von 1930 bis 1932 lernte er Schiffsbauer auf der Bloom & Voss-Werft in Hamburg. Danach diente er zwei Jahre im Freiwilligen Arbeitsdienst. Im September

1936 trat er als Freiwilliger in die Luftwaffe ein, wo er bis zur Kapitulation 1945 als Techniker und Konstrukteur arbeitete. Die Person war dann fünf Tage Kriegsgefangener und bis September 1945 »Gast"[3] und technischer Berater des Geheimdienstes der 7ten US Army in Freising ...
(Es folgt im Original eine Aufstellung der einzelnen Arbeitsstellen von Epp. Diese Übersetzung fährt an der Stelle fort, die für Epps Reise in die Sowjetunion von Belang ist, Anm.)
Am 30. Mai 1956 nahm Epp eine Arbeitsstelle als Leiter des Konstruktionsbüros des VEB[4] Fischkombinat in Rostock an. Dieser VEB baute besondere Ausrüstung für einen neuartigen Fischkutter. Epp reichte eine Reihe von Vorschlägen für die Verbesserung dieser Ausrüstung ein und wurde nach Pirna[5] bei Dresden, einer Außenstelle des Ministeriums für Flugzeugbau, beordert. In Pirna wurde Epp in das ehemalige Sanatorium Sonneberg[6] verbracht. Nach einer gründlichen Sicherheitsüberprüfung wurde ihm eröffnet, daß er dem Ministerium für Flugzeugbau sehr wohl als Flugzeugkonstrukteur bekannt sei. Epp wurde dann in ein Forschungslabor geführt, wo ihm ein Modell einer sowjetischen Flugscheibe gezeigt wurde, das un-

gefähr zwei Meter Durchmesser hatte. Der Person wurde mitgeteilt, daß diese sowjetische Flugscheibe zwar schon hergestellt würde, daß aber die Steuerung noch unzufriedenstellend sei. Epp wurden detaillierte Pläne der Flugscheibe gezeigt und er wurde gefragt, ob er die Steuerung verbessern wolle. Die Person stimmte zu und beim Betrachten der Pläne prägte er sich die grundlegenden technischen Einzelheiten ein.

Am 30. Dezember 1965 verließ die Person die Ostzone, um seine Mutter in Hamburg zu besuchen. Nach seinem Besuch in Hamburg wollte Epp Verbindung zum CIC in Berlin aufnehmen, wurde aber von der deutschen Polizei verhaftet und wegen Betrugs angeklagt.

Die Person wurde 5 1/2 Monate in Untersuchungshaft gehalten und während dieser Zeit beauftragt, das Sicherheitssystem des Gefängnisses zu verbessern. Zu diesem Zweck bekam er Papier und Stifte ausgehändigt, mit denen er heimlich die Pläne und Beschreibungen der sowjetischen Flugscheiben zeichnete. Die Person schaffte es, diese mit Hilfe seines Rechtsanwalts aus dem Gefängnis zu schmuggeln.

Nach der Entlassung der Person aus dem Gefäng-

nis am 22. Mai 1957 nahm er Kontakt zum US-Generalkonsulat in Hamburg auf, wo er von Commander Hardenberg (Fnu) der US-Navy und einem Luftfahrtexperten verhört wurde. Der Person wurde mitgeteilt, daß seine Aufzeichnungen über die sowjetische Flugscheibe sehr nützlich seien, daß aber die ganze Angelegenheit dem CIC übergeben werden müsse. Epp wurde eine Fahrkarte nach Bremerhaven gegeben.

Anmerkung des Agenten:
Im Verbindungsbüro des CIC in Bremerhaven führte Epp die vermutlich geheimen Pläne und Beschreibungen der sowjetischen Flugscheibe in Gegenwart des befragenden Agenten und dem Operations Officier Bruce E. Ey vor. Die Person sagte, daß diese Pläne bislang von keiner weiteren Personen gesehen worden seien. Epp hinterließ die vermutlich geheimen Pläne bei dem befragenden Agenten in Sicherheitsverwahrung. Diese Pläne wurden vervielfältigt und als Anhang beigeben.

Anmerkung der Herausgeber:
Im zweiten Teil dieser Schrift sind die oben vom

CIC-Agenten genannten Pläne und Beschreibungen Epps über die sowjetischen Flugscheiben komplett wiedergegeben.

Sowjetische Flugscheiben

Ein Bericht von Andreas J. Epp aus dem Jahr 1957

Zur Beachtung dieser Arbeit!
Es wird gebeten, jede Kritik auf schriftliche oder zeichnerische Ausführung dieser Beschreibung zurückzustellen, da diese Beschreibung unter primitivsten Umständen ausgeführt wurde. Nur mit gecodeten Maßen, ungefähren Maßstäben und unter schwierigen Umständen konnten diese Ausführungen während meiner Haftzeit angefertigt werden.

(1) Vorwort

Die Flugzeugtechniker der UdSSR befassen sich seit einigen Jahren mit der Konstruktion sogenannter *»fliegender Untertassen«.* Das Interesse an einer solchen Konstruktion entstand weniger aus wirtschaftlichen, sondern aus mehr strategischen Erwägungen, welche besonders durch die Unternehmungen am Nord- und Südpol ihren Anstoß erhielten. Es ist klar, daß die Schwierigkeiten einer Landung in den Polgebieten andere Flugzeugty-

pen erfordern, so daß man die Konstruktion einer »fliegenden Untertasse« als geradezu ideal für diese Zwecke halten mußte. Nicht allein das - die Polargebiete ergeben ein hervorragendes Erprobungs- und Einsatzgebiet. So kann in aller Stille dieser neue Flugkörper erprobt und entwickelt werden. Worauf diese Versuchskonstruktionen herauslaufen, ist militärstrategisch für Kriegszwecke klar. Daß es im Verlaufe der atomaren Entwicklungsarbeiten noch zu mancher Überraschung in Verbindung mit diesem Flugkörper kommt, ist zu erwarten.

In den letzten Jahren sind über verschiedenen Gegenden der Welt einige scheibenförmige Flugkörper unter mehr oder weniger glaubwürdigen Umständen gesehen worden. Es ist auch publiziert worden, daß hauptsächlich in den USA und in einigen anderen Nationen Konstruktionen entwikkelt werden, welche sogenannte »Fliegende Untertassen« darstellen. Wie weit diese Konstruktionen gediehen sind, ist aber in keiner Weise an die Öffentlichkeit gekommen. Gewiß ist jedoch, daß die Arbeiten auf diesem Gebiet und ihre Ergebnisse äußerst geheim gehalten werden.

Es ist ein Glück, daß hier nachfolgend eine solche

Konstruktion gezeigt werden kann. Ihr Aufbau und ihre Abmessungen lassen den Stand der bis jetzt erreichten Entwicklung in der UdSSR erkennen.

(2) Typen-Beschreibung

Zelle

Ein kreisrunder Körper, dessen obere und untere Fläche symmetrisch profiliert ist. Durchmesser 20 Meter. Höhe des Körpers vom unteren bis oberen Kanzelring 3,65 Meter. Spezialgenietet.

Material

Dural[7], Außenkante - Stahlblechholme und Spanten - Spezialprofile aus Elektron bzw. Dural (siehe Materialliste, S. XX)

Kanzel

2 Stück, Durchmesser 5 Meter, Höhe 1,10 Meter

Material

Panzerglas und Duralverstrebung

Kanzelkommandoraum

Durchmesser 4 Meter Innenmaß, 3,65 Meter Ringwandhöhe. Höhe 1,80 Meter. Untere Kanzel einfahrbar. Durchmesser 5 Meter Ringwandhöhe.

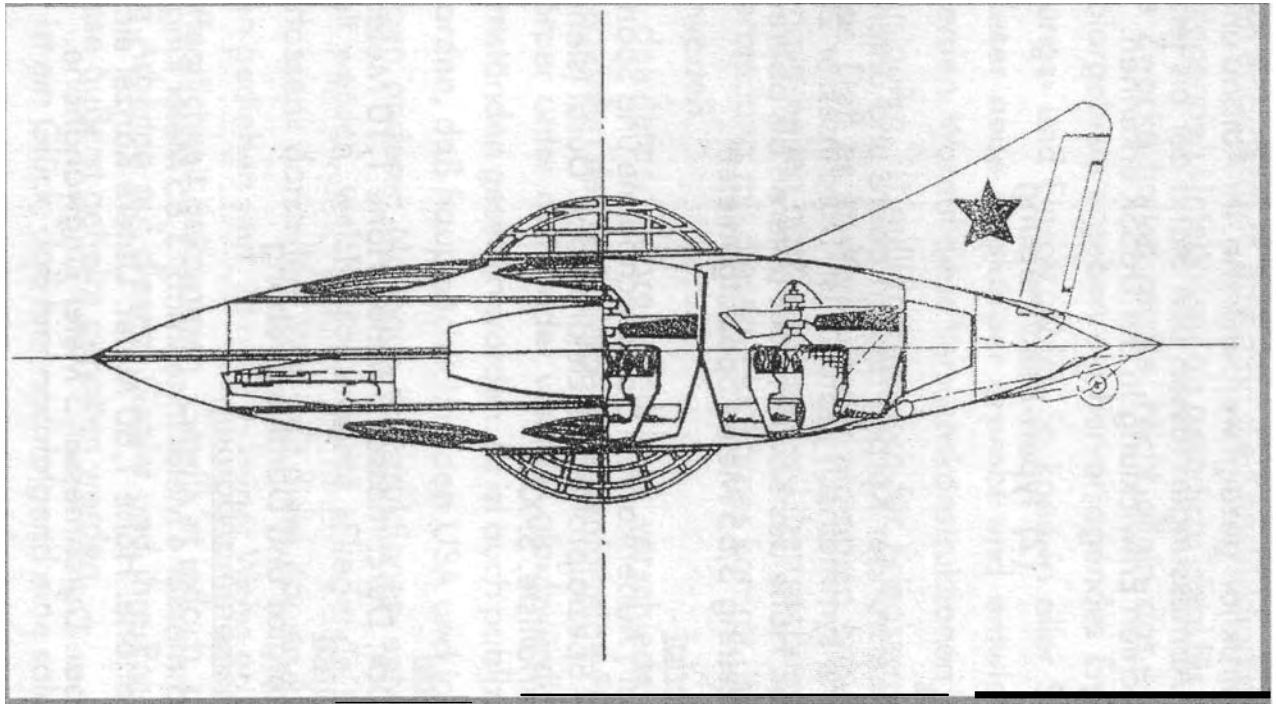


Abb. 1: Seitenansicht der sowjetischen Flugscheibe.

Triebwerke
2 Turbo-Motoren, 5,60 Meter lang, Durchmesser 1,60 Meter
Verkleidung
6 Meter, Durchmesser 1,80 Meter Dural

Motoren
6 Stern- bzw. Doppelsternmotoren
Luftschrauben
Dreiblattschrauben in Rechteckform
Verkleidung
Dural, Durchmesser entsprechend der Motorenform mit Luftklappen

Luftkanäle
6 Stück, Durchmesser 4 Meter, ab Mitte konisch, Höhe entsprechend der Rumpfzellenhöhe

Kraftstofftanks
6 Stück für Sternmotore mit 6 Öltanks, sowie 2 Stück für Turbotriebwerke mit 2 Öltanks

Leitwerke
2 Seitenleitwerke, Länge 10 Meter, Abstand 16,10 Meter, Höhe von Mittelzelle 4,60 Meter

Seitenruder, Breite 1 Meter, Höhe 3,50 Meter
Höhenruder, Breite 2 Meter, Länge 6,50 Meter

Steuersystem
Kardanisch mit Triebwerk synchronisiert

Fahrwerk
Vorne 2 Räder, Durchmesser 1,05 Meter, Luftfederung
Mitte 2 Räder, Durchmesser 1,55 Meter, Luftfederung
Mitte 1 Rad, Durchmesser 1,05 Meter, Luftfederung

Bewaffnung
Die Bewaffnung soll nach Aussage eines höheren Luftwaffenoffiziers aus folgender Bestückung bestehen:
Vordere Zellenräume
4 Maschinengewehre, davon 3 starr, 4 Raketenlafetten, 1 Mann Besatzung
Obere Kanzel
2 Maschinengewehre, 3 Raketenlafetten, 5 Mann Besatzung
Kanzelkommandoraum

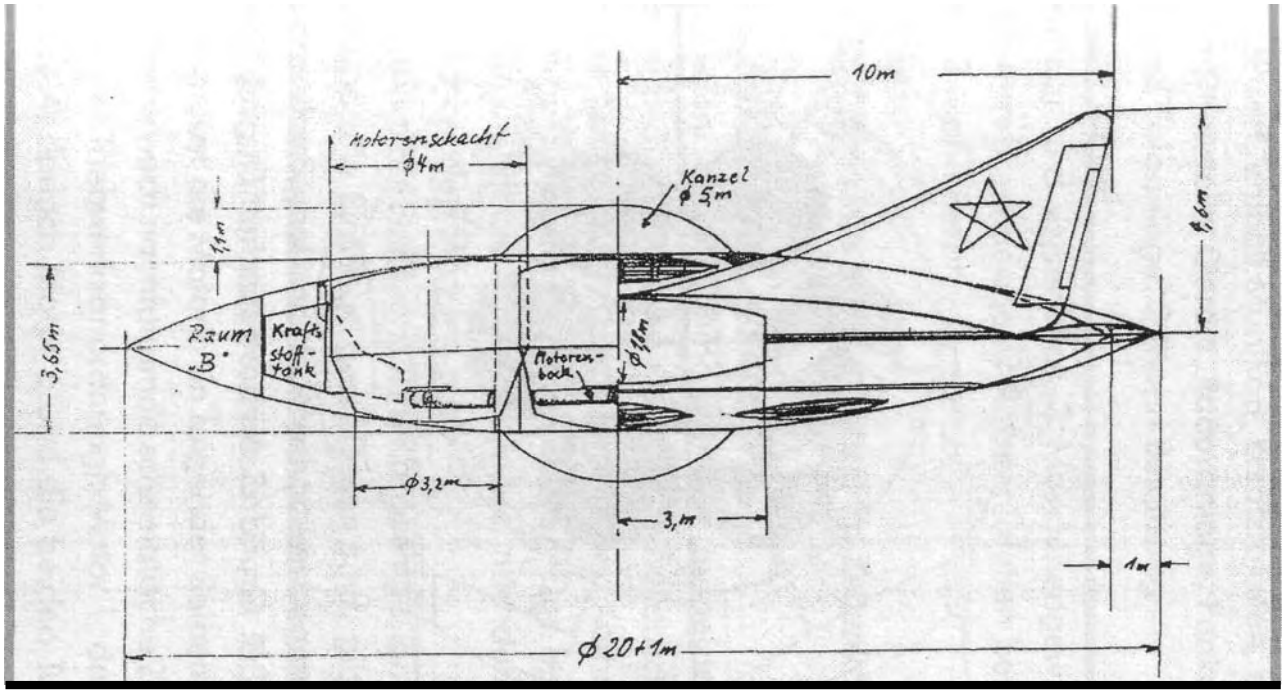


Abb. 2: *Ansicht der sowjetischen Flugscheibe mit eingetragenen Abmessungen.*

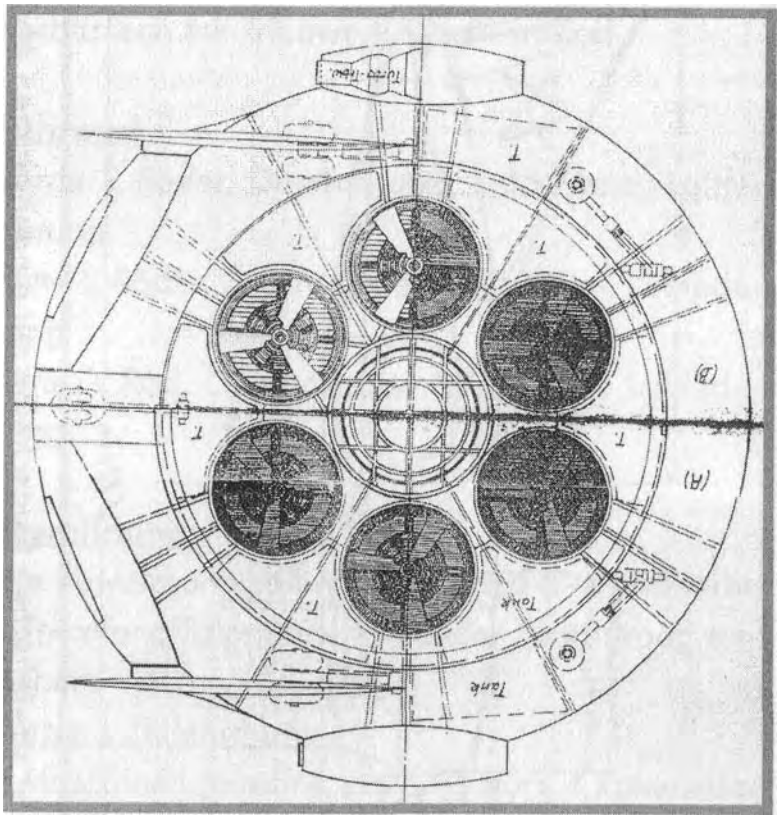


Abb. 3: Grundriß der sowjetischen Flugscheibe.

(gepanzert, enthält Munition, Ersatzraketen, sämtliche Steuerteile, Geräte, Radaranlage, Funkanlage und Fotoanlage. 2 Mann Besatzung

Untere Kanzel

drehbar und versenkbar, 3 Maschinengewehre, 550-mm-Bordkanone, 2 Raketenlafetten bedienbar, 3 Mann Besatzung

Bomben

1 2 Bomben rings um die Kanzel im Zellenkörper

Das **Anlassen der Motoren**

Nachdem die Maschine startklar gemeldet ist, besteigt die Besatzung die Maschine durch die untere Kanzel (A) und steigt durch den Kommandoraum (B) in die Führerkanzel (C). Das Bodenpersonal wirft die Verankerung los, nachdem der Flugführer den Start frei gibt. Nachdem die Besatzung ihre Plätze eingenommen hat und alle Einstiege geschlossen sind, gibt der Führer das Signal und der Mechaniker beginnt mit dem Einschalten des Bordnetzes. Dann läßt der Mechaniker die Motoren in folgender Reihenfolge nn (siehe auch nachfolgende schematische Zeichnung der Triebwerksanordnung): Motor 1, danach Motor 4, danach Motor 6 und die beiden Turbo-

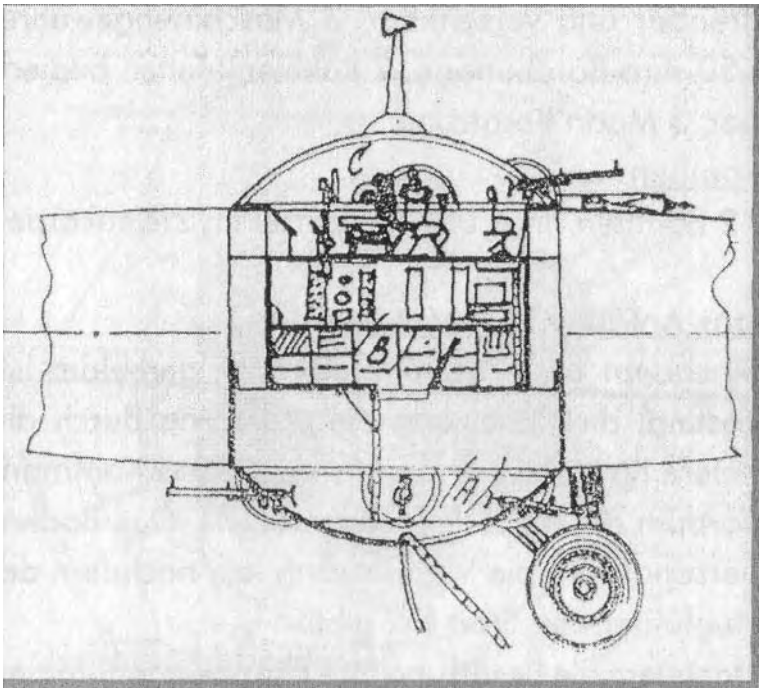


Abb. 4: Rißzeichnung der Räume für die Besatzung mit unterer Kanzel (A), Kommandoraum (B) und oberer Kanzel (C).

triebwerke, danach Motor 3, danach Motor 5 und **dann** Motor 2. Es muß darauf geachtet werden, **daß** die Motoren mit etwa 1.200 Umdrehungen **pro** Minute warmlaufen. Ob das linke oder das rechte Turbotriebwerk zuerst angelassen wird, ist egal. Das Ausschalten erfolgt in der gleichen Reihenfolge.

Per Start

Beim Starten einer Flugscheibe ist größte Vorsicht angebracht:

a) Wir sitzen im Führerhaus;

b) die beiden Füße in den Seitenruderpedalen;

c) die Hände haben das Handrad ergriffen. Wir **wissen,** daß der Einschlag nach links den Motor Nr. 2 auf Touren bringt und der Einschlag nach **rechts** den Motor Nr. 5 beschleunigt. Diese Motoren sind also synchron mit dem Handrad gesteuert und ersetzen die Querruder, welche bei der Flugscheibe ja fehlen. Also entsprechend hebt Einschlag nach links rechts und Einschlag nach rechts hebt links.

d) Da nun das Handrad an der Steuersäule (Buchstabe A in Abbildung 5) drehbar angebracht ist, so schalten wir auch die Motoren Nr. 1 und Nr. 6

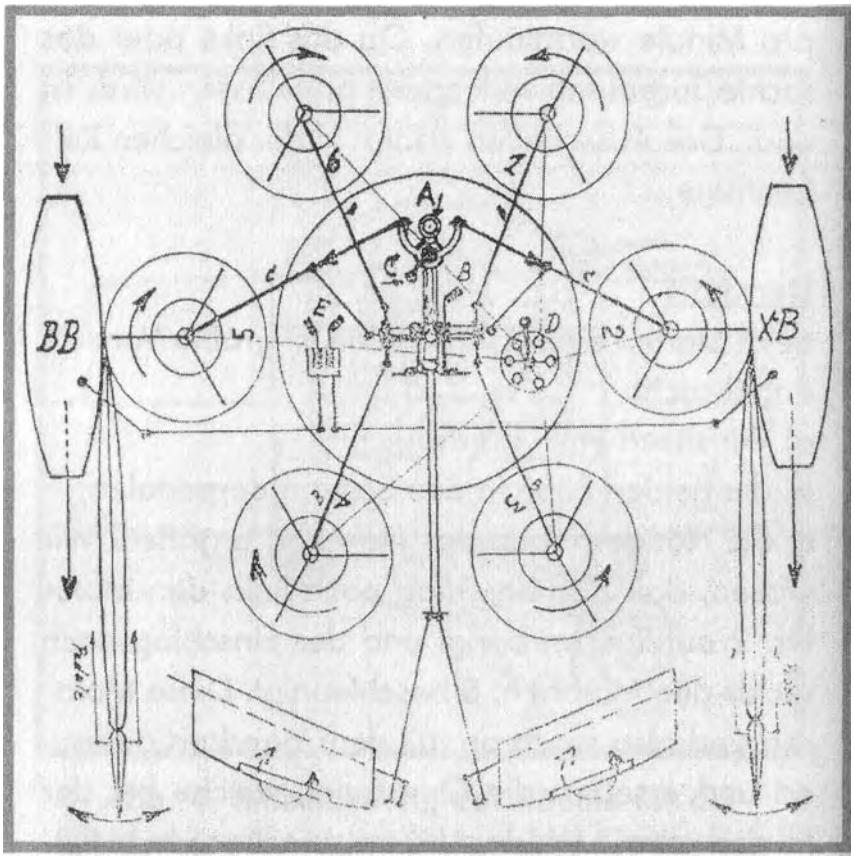


Abb. 5: Schematische Darstellung der Steuerung der Motoren 1—6 und Turbotriebwerke BB und XB.

vorne sowie Nr. 3 und Nr. 4 hinten mit dem Schalthebel (Buchstabe B in Abbildung 5) synchron mit der Steuersäule, so daß wir jetzt Folgendes erreichen:

d1) Wir drücken mit den Händen die Steuersäule von uns weg und erreichen genau wie beim Höhenruder eine Neigung nach vorne, weil die Drehzahl der Motoren Nr. 3 und Nr. 4 erhöht wird und somit die Hinterkante gehoben wird. Aber die Neigung nach vorne bedeutet ohne die Turbotriebwerke noch lange nicht einen Gleitwinkel wie bei üblichen Flugzeugtypen, sondern je nach Motordrehzahl eine Vorwärtsbewegung auf gleicher Höhe oder noch höher oder noch tiefer.

d2) Ziehen wir nun aber die Steuersäule zu unserem Körper heran, so erreichen wir das Gegenteil von dem unter d1) beschrieben, da wir uns nicht wie in üblichen Flugzeugen auf einen Steilflug voraus, sondern ohne Turbo rückwärts steil aufwärts bewegen.

e) Also starten wir! Alle Motoren sind auf die Steuersäule synchron geschaltet und laufen auf etwa 800 U/Min. Die Turbotriebwerke haben im Leerlauf diese Mindestdrehzahl (800 U/min),

e1) Wir haben mit beiden Händen die Steuersäu-

le erfaßt und zentriert. Der Mechaniker bedient den Gassteuerhebel im Kardangerät (Buchstabe D in Abbildung 5) und auf Kommando beginnt er alle sechs Sternmotoren gleichmäßig auf Touren zu bringen, von 1.200 U/min, auf 1.500 U/min. Dann beginnt die Maschine sich vom Boden abzuheben und mit Pendeln prüft der Führer die Gleichgewichtslage.

Führer und Bordmechaniker beobachten genau das Lotgerät und die Drehzahlmesser der Motoren 1-6:

Motor 1	1.600 U/min.
Motor 2	1.550 U/min.
Motor 3	1.500 U/min.
Motor 4	1.500 U/min.
Motor 5	1.550 U/min.
Motor 6	1.600 U/min.

Die Flugscheibe ist dadurch bewußt kopflastig, denn zwei Kraftstofftanks für die Turbotriebwerke und die Waffenräume A und B ergeben vorne das Übergewicht. Dieses bewußte Ungleichgewicht wird aufgehoben, sowie die Turbotriebwerke den Schub nach vorne entwickeln.

e2) Die Maschine steigt auf Ansteigen der Drehzahl. Danach wird mit den Turbos der Flug be-

gönnen. Aber Vorsicht: Von dem Piloten und seinem Mechaniker werden größtes fliegerisches Können verlangt. Eine Flugscheibe zu fliegen erfordert höchstes Können.

Flugeigenschaften

Unglaublich sind die Bewegungsmöglichkeiten und Varianten der Fluglage und der Fortbewegung. Einige Formen sind in der Abbildung 6 aufgezeigt. Dort sind verschiedene Bewegungs- und Verharrungsfluglagen zu sehen.

Eine Flugscheibe ist kein Flugkörper wie andere Flugzeuge! Die Beherrschung ihrer Steuerungselemente und Geräte, Motoren und ihrer Konstruktion ist die wichtigste Aufgabe überhaupt. Der Pilot und sein Mechaniker sowie die übrigen Besatzungsmitglieder sind auch die besten geschulten Flieger. Die Flugscheibe ist die anspruchsvollste Flugmaschine überhaupt. Ein Hubschrauberflug nimmt sich dagegen wie eine Spielerei aus.

Die Skizze auf der nächsten Seite zeigt die möglichen Flugrichtungen der sowjetischen Flugscheibe.

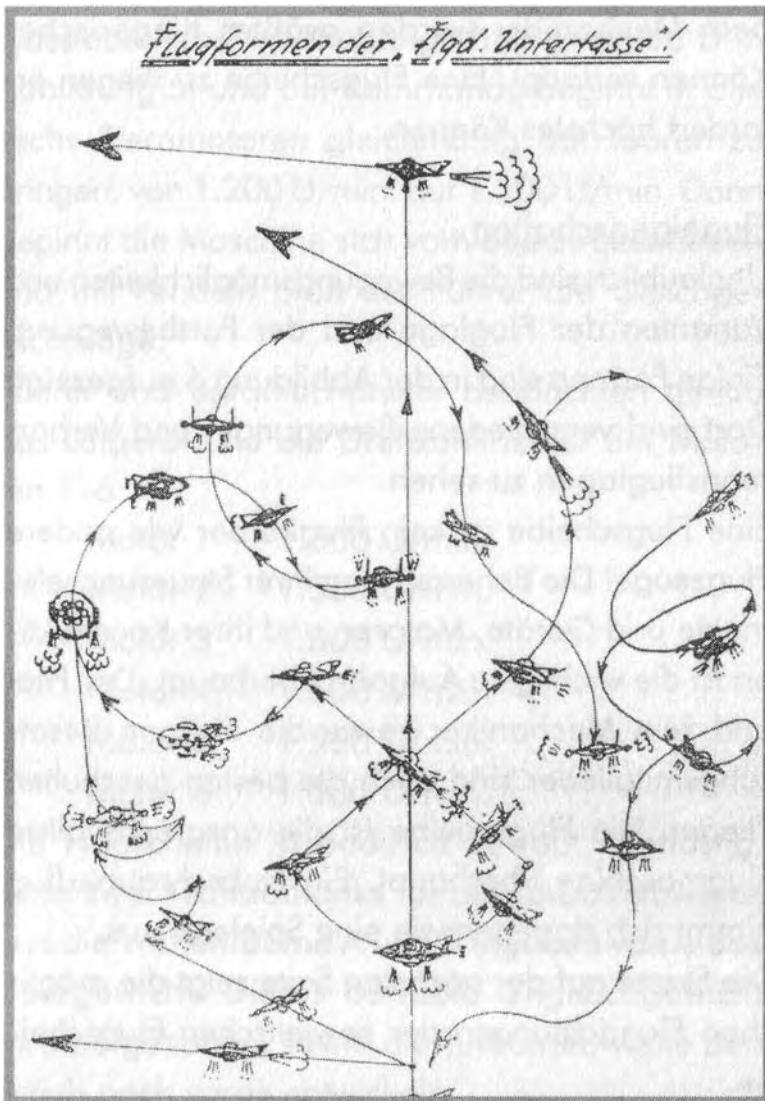


Abb. 6: Flugrichtungen und Fluglagen der sowjetischen Flugscheibe.

Wer die Flugvarianten in der Abbildung 6 mit Aufmerksamkeit studiert, kann erkennen, daß es sich nur um einen Teil aller Möglichkeiten des Flugs handelt. Zu sehen sind die Grundformen, welche sich aber noch mehr variieren lassen. Dabei spielen die Wetterverhältnisse eine nicht zu übersehende Rolle. Überraschungen wie Auf- und Abwinde mögen dabei weniger in Betracht kommen als heftige Stürme, Schnee, Nebel, Hagel oder Vereisungen.

Aerodynamik

Beim Bau und bei der Konstruktion eines Flugkörpers ist besonderer Wert darauf zu legen, den sogenannten *Coanda-Effekt* zu berücksichtigen (siehe Abbildung auf der nächste Seite). Auch bei der Konstruktion der sowjetischen Flugscheibe hat man an den Coanda-Effekt gedacht. Man wollte hier kein Risiko eingehen und hatte deshalb einen abgefälschten Coanda-Effekt bewußt gewählt und entwickelt.

Wahrscheinlich wurden die Strömungs- und Witterungsverhältnisse genauestes erwogen und bedacht, so daß zur Ausschaltung aller Zufälle die senkrechte, also vertikale Auftriebskraft bestimmend ist. In der Abbildung auf der nächsten Seite sind die Unterschiede zwischen dem Coanda-Effekt und dem abgefälschten Coanda-Effekt zu seien. Es ist schwer zu sagen, welches System das Bessere ist.

Die kritische Betrachtung der nachfolgenden Skizzen fordert zum scharfen Nachdenken auf. Es ist aber unmöglich, sozusagen aus dem Handgelenk heraus, ein Urteil zu bilden. Das Für und Wider erfordert doch immerhin eine gewaltige Arbeit der

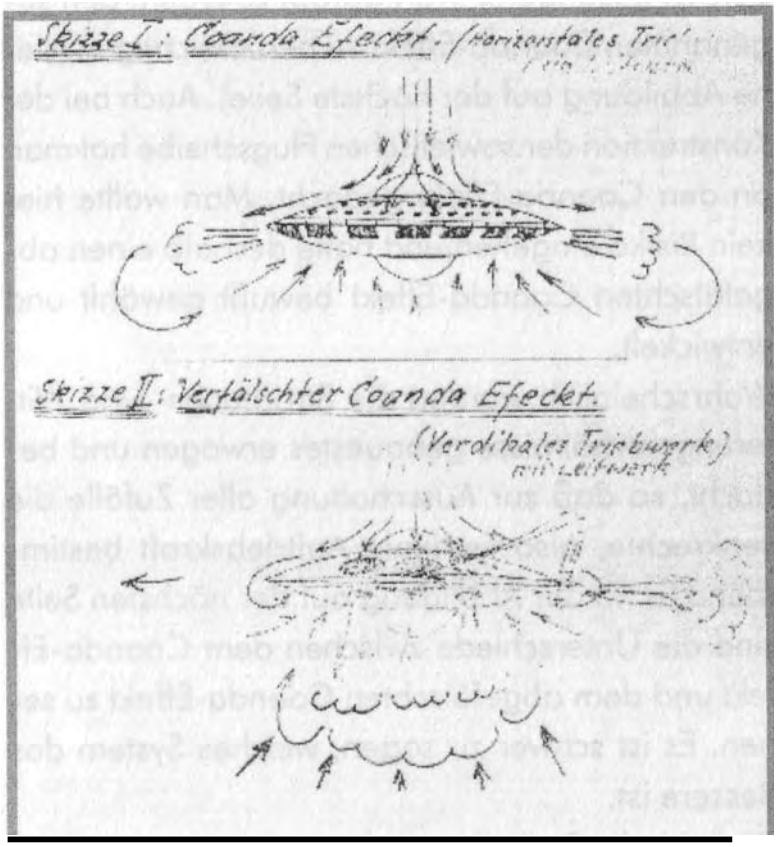


Abb. 7: Schematische *Darstellung des Coanda-Effekts und des abgefälschten Coanda-Effekts.*

Erprobung und der tausendfachen Errechnung dieser Konstruktion. Man hatte sich also so manches Bestimmtes dabei gedacht.

Ein weiterer wichtiger Punkt, warum überhaupt die Konstruktion einer Flugscheibe verfolgt und getestet wird, ist, daß ausgehend von diesem Baumuster noch andere Flugkörperformen möglich sind. Genannt sei der *Fliegende Ring* (siehe Abbildung 8). Dieser enthält genau wie die Flugscheibe Vertikaltriebwerke. Aus welchem Grund? Die Flugscheibe ist ausgerüstet mit:

- 6 senkrechten Motoren für Auftriebskraft sowie Längs- und Querstabilität;
- Seitenleitwerken für Seitenstabilität;
- Höhenruder für Längsstabilität; und
- 2 Turbotriebwerken für die Vortriebskraft.

Damit wurde keine Sicherheitsmöglichkeit ausgelassen. Sollte also einer der Motoren beim Flug ausfallen, so kann der Flug und die Landung immer noch mit den Turbotriebwerken durchgeführt werden. Das Fliegen ist jedenfalls den Motoren anvertraut.

Nachdem nun ein Einblick in die Bedienung der Flugscheibe gegeben wurde, betrachten wir kurz den Fliegenden Ring in Abbildung 8, um dann

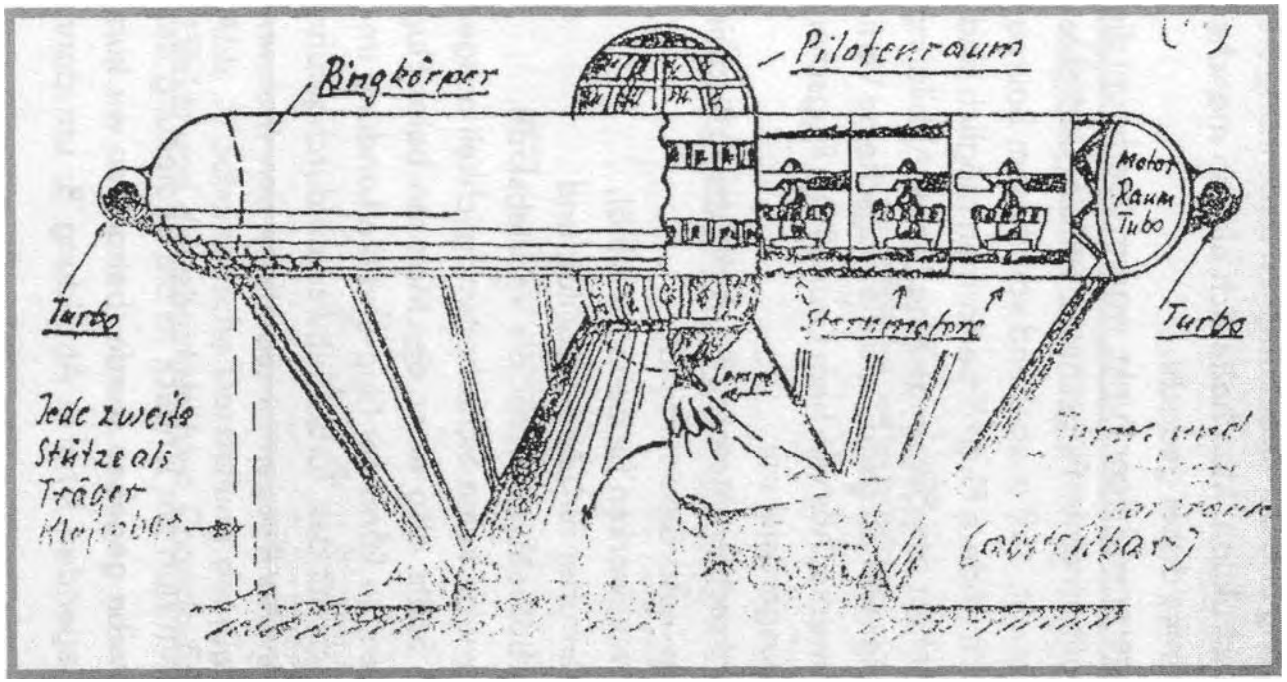


Abb. 8: Der Fliegende Ring *in der Seitenansicht (Zeichnung nach* sowjetischen Angaben).

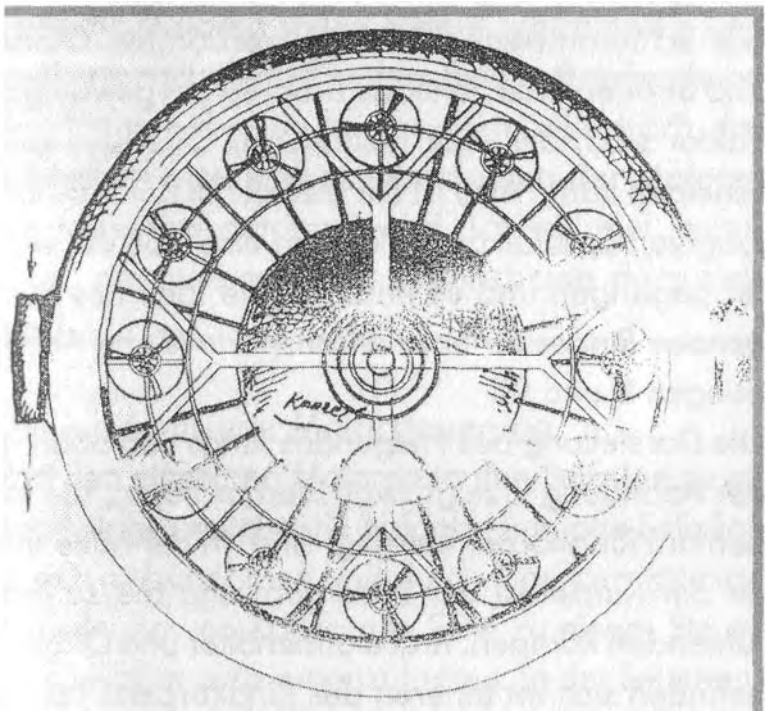


Abb. 9: *Der* Fliegende Ring *von oben*
(Zeichnung *nach* sowjetischen Angaben).

wieder auf die Details der Flugscheibe überzugehen.

Die UdSSR hat im Zweiten Weltkrieg erkannt, daß Transportschwierigkeiten durch Geländezustände wie Schlammwege, Gebirge, zerbombte Gleise und Straßen oder zerstörte Brücken ein gewaltiger Faktor sind, der eine militärische Offensive entscheiden kann. Also ist die UdSSR mit der Entwicklung von Spezialkonstruktionen einen Schritt weiter gegangen und es entstand die Idee des *Fliegenden Ringes* für Spezialtransporte (siehe Abbildungen 8 und 9).

Die Darstellung des Fliegendes Rings von oben in der Abbildung 9 zeigt zwölf Sternmotoren, die innen am Ringkörper befestigt sind. In der Mitte unter der Kanzel ist der Laderaum und die zu ihm führenden Rampen. Kraftstoffbehälter und Öltanks befinden sich im Inneren des Ringkörpers. Leider konnten die Zeichnungen des Fliegenden Ringes nur nach Angaben der Sowjets erstellt werden.

Die Motorsteuerung

Ein besonderes Problem stellt die Zentralsteuerung der sechs Sternmotoren der Flugscheibe dar. Diese sechs Motoren sollen erstens gleichmäßig und zweitens nach Bedarf laufen. Bei der Beschreibung des Starts habe ich beschrieben, wie durch das schnellere oder langsamere Laufen der Motoren die Maschine getrimmt wird. Ich will nun versuchen, die Motorsteuerungseinrichtung darzustellen.

Die kardanisierte Motorsteuerung

Von den einzelnen Motoren laufen Seilzüge zu einer Anlage, welche die Aufgabe hat, alle Seilzüge in sich aufzunehmen und durch eine sternförmige Anordnung von Rollen alle Seile zu einem Steuerungssystem zusammenzufassen. In der Seitenansicht[8] sieht man einen Kugelkopf. Dieser Kugelkopf ist auf einer steuerknüppelartigen Stange fest angebracht. Diese Steuerstange ist in ihren Ausschlägen genau so wirksam wie ein üblicher Steuerknüppel einer leichten Sportmaschine. Alle Ausschläge des Steuerknüppel übertragen sich auf die Motoren und lassen die Manöver und Fluglage genau-

so entstehen. Es erübrigt sich also weiter[9]... Das Handrad B berichtigt ... beim Abdrehen nach rechts, das der Spanner D sich durch ein Schneckengewinde herunterschiebt. Da der Spanner die Zugseile auf sich vereinigt, zieht er an allen Gashebeln der Vergaser und bringt alle Motoren auf eine höhere Tourenzahl.
Wenn nun alle Motoren mit einer gleichmäßigen Tourenzahl laufen, dann kann jeder beliebige Motor durch den Drehzahlregler C, welcher als kleines Handrad gestaltet ist, zum Zwecke der Trimmung der Maschine herauf- oder heruntergesetzt werden.
Soll beispielsweise die Maschine kopflastig fliegen (wie auf XX Seite beschrieben), so werden die Rädchen des Drehzahlreglers C betätigt, bis die Drehzahl die Trimmung herstellt, bei der die Motoren 6 und 1 die Drehzahl 1.600 U/min, haben, die Motoren 5 und 2 haben 1.550 U/min, und die Motoren 4 und 3 laufen mit normaler Drehzahl[10].
In diesem Abschnitt sollen nun ebenfalls mit einer Zeichnung die Synchronsteuerung mittels der Steuersäule dargestellt werden. Ungefähr so wie in Abbildung 10 dargestellt, war die Steuerkonstruktion der Flugscheibe. Aus der Abbildung ist auch

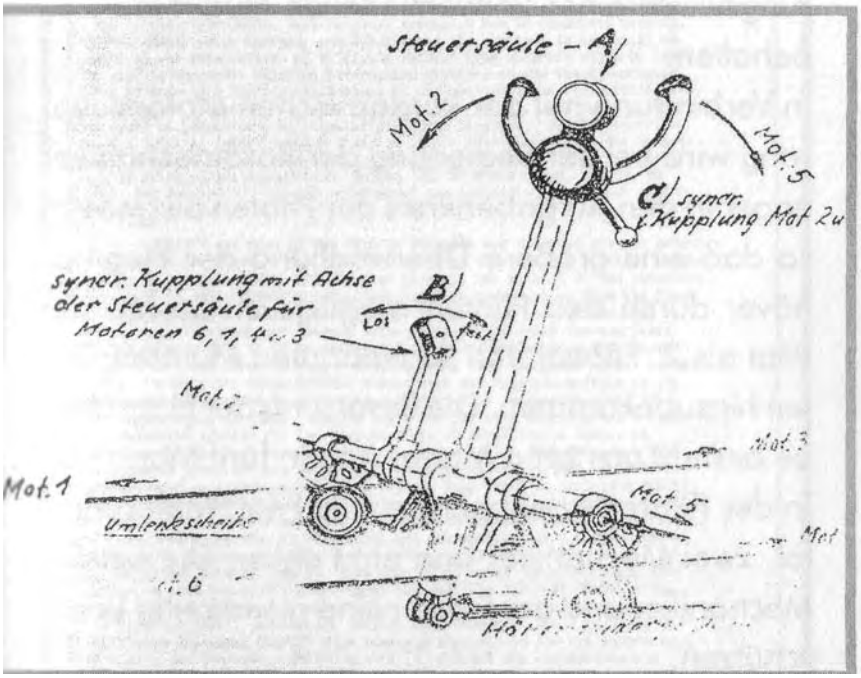


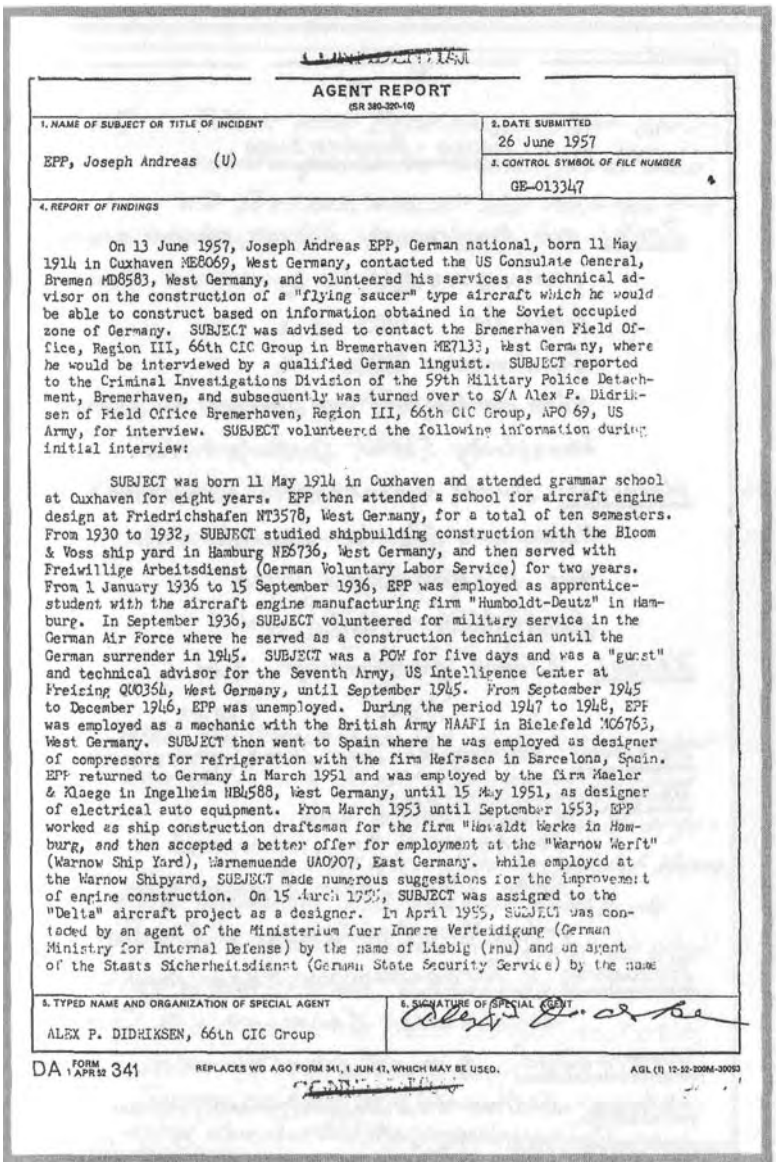
Abb. 70: *Steuersäule der Synchronsteuerung.*

ersichtlich, wie die synchrone Steuerung gedacht ist. Die Synchronschaltung der Auftriebsmotoren mittels dieser Steuersäule ermöglicht es dem Piloten der Flugscheibe, nahezu die übliche Steuerungsweise eines konventionellen Flugkörpers zu behalten.

In Verbindung mit der kardamischen Motorsteuerung wird bei der Bedienung der Bordmechaniker enger in den Aufgabenkreis der Piloten eingesetzt, so daß eine größere Überwachung der Flugmanöver durch den Piloten möglich ist. So hat der Pilot als 2. Piloten den sogenannten Motorenpilo*ten* hinzubekommen. Die Besatzung der Flugscheibe besteht aus zehn Mann, wovon fünf Mann sich in der Führerkugel befinden: 1. Pilot, Motorenpilot, zwei Mechaniker und ein Funker. Die beiden Mechaniker und der Funker sind gleichzeitig Bordschützen.

Die Seitenleitwerke

Die Seitenruder sind bei der Flugscheibe gemäß der üblichen Art bei Flugzeugen und werden durch Fußpedale betätigt. Irgendwelche elektromechanischen Steuerelemente für Seiten- und Höhenruder waren nicht erkennbar.



AGENT REPORT
(SR 380-320-10)

1. NAME OF SUBJECT OR TITLE OF INCIDENT	2. DATE SUBMITTED
EPP, Joseph Andreas (U)	26 June 1957
	3. CONTROL SYMBOL OF FILE NUMBER
	GE-013347

4. REPORT OF FINDINGS

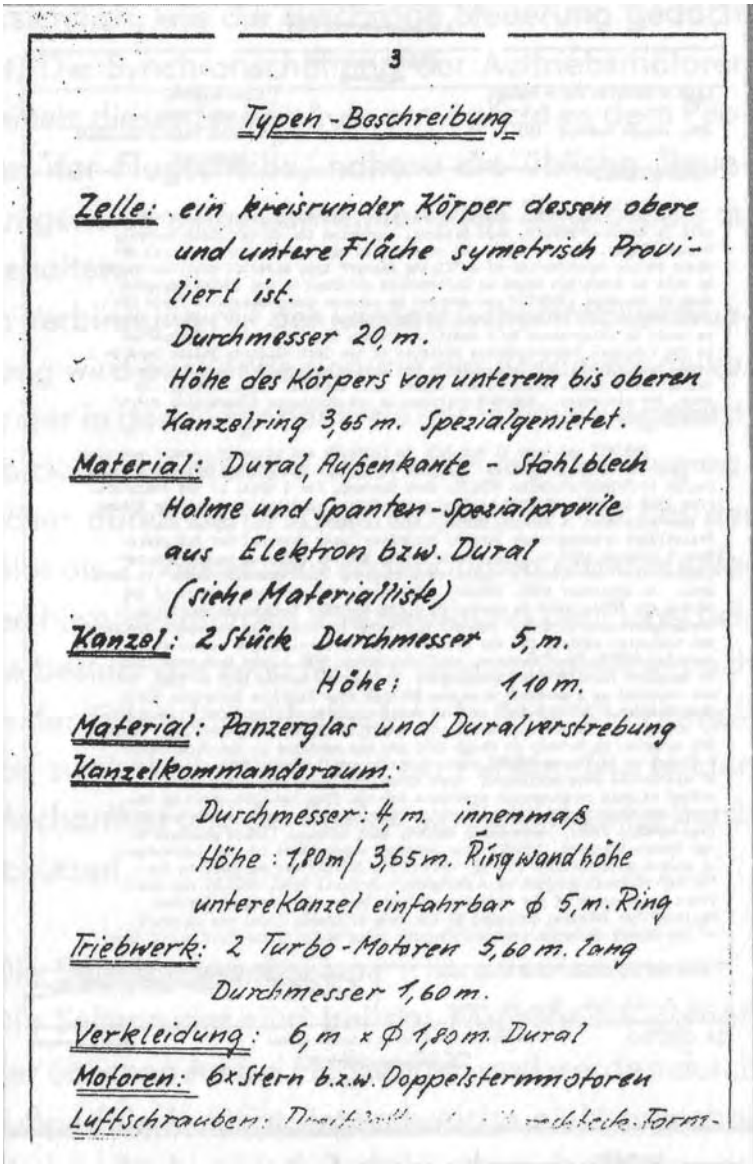
On 13 June 1957, Joseph Andreas EPP, German national, born 11 May 1914 in Cuxhaven ME8069, West Germany, contacted the US Consulate General, Bremen MD8583, West Germany, and volunteered his services as technical advisor on the construction of a "flying saucer" type aircraft which he would be able to construct based on information obtained in the Soviet occupied zone of Germany. SUBJECT was advised to contact the Bremerhaven Field Office, Region III, 66th CIC Group in Bremerhaven ME7133, West Germany, where he would be interviewed by a qualified German linguist. SUBJECT reported to the Criminal Investigations Division of the 59th Military Police Detachment, Bremerhaven, and subsequently was turned over to S/A Alex P. Didriksen of Field Office Bremerhaven, Region III, 66th CIC Group, APO 69, US Army, for interview. SUBJECT volunteered the following information during initial interview:

SUBJECT was born 11 May 1914 in Cuxhaven and attended grammar school at Cuxhaven for eight years. EPP then attended a school for aircraft engine design at Friedrichshafen NT3578, West Germany, for a total of ten semesters. From 1930 to 1932, SUBJECT studied shipbuilding construction with the Bloom & Voss ship yard in Hamburg NE6736, West Germany, and then served with Freiwillige Arbeitsdienst (German Voluntary Labor Service) for two years. From 1 January 1936 to 15 September 1936, EPP was employed as apprentice-student with the aircraft engine manufacturing firm "Humboldt-Deutz" in Hamburg. In September 1936, SUBJECT volunteered for military service in the German Air Force where he served as a construction technician until the German surrender in 1945. SUBJECT was a POW for five days and was a "guest" and technical advisor for the Seventh Army, US Intelligence Center at Freising QU0364, West Germany, until September 1945. From September 1945 to December 1946, EPP was unemployed. During the period 1947 to 1948, EPP was employed as a mechanic with the British Army NAAFI in Bielefeld MO6763, West Germany. SUBJECT then went to Spain where he was employed as designer of compressors for refrigeration with the firm Refrasco in Barcelona, Spain. EPP returned to Germany in March 1951 and was employed by the firm Maeler & Kloege in Ingelheim NB4588, West Germany, until 15 May 1951, as designer of electrical auto equipment. From March 1953 until September 1953, EPP worked as ship construction draftsman for the firm "Howaldt Werke in Hamburg, and then accepted a better offer for employment at the "Warnow Werft" (Warnow Ship Yard), Warnemuende UA0907, East Germany. While employed at the Warnow Shipyard, SUBJECT made numerous suggestions for the improvement of engine construction. On 15 March 1955, SUBJECT was assigned to the "Delta" aircraft project as a designer. In April 1955, SUBJECT was contacted by an agent of the Ministerium fuer Innere Verteidigung (German Ministry for Internal Defense) by the name of Liebig (fnu) and an agent of the Staats Sicherheitsdienst (German State Security Service) by the name

5. TYPED NAME AND ORGANIZATION OF SPECIAL AGENT	6. SIGNATURE OF SPECIAL AGENT
ALEX P. DIDRIKSEN, 66th CIC Group	

DA FORM 1 APR 52 341 REPLACES WD AGO FORM 341, 1 JUN 47, WHICH MAY BE USED. AGL (1) 12-52-200M-30053

Wiedergabe einer Seite aus dem CIC-File über Epp.



3

Typen-Beschreibung

Zelle: ein kreisrunder Körper dessen obere und untere Fläche symetrisch Provi-ziert ist.
Durchmesser 20 m.
Höhe des Körpers von unterem bis oberen Kanzelring 3,65 m. Spezialgenietet.

Material: Dural, Außenkante - Stahlblech
Holme und Spanten-Spezialprofile aus Elektron bzw. Dural
(siehe Materialliste)

Kanzel: 2 Stück Durchmesser 5 m.
Höhe: 1,10 m.

Material: Panzerglas und Duralverstrebung

Kanzelkommandoraum:
Durchmesser: 4 m. innenmaß
Höhe: 1,80 m / 3,65 m. Ringwandhöhe
untere Kanzel einfahrbar ϕ 5 m. Ring

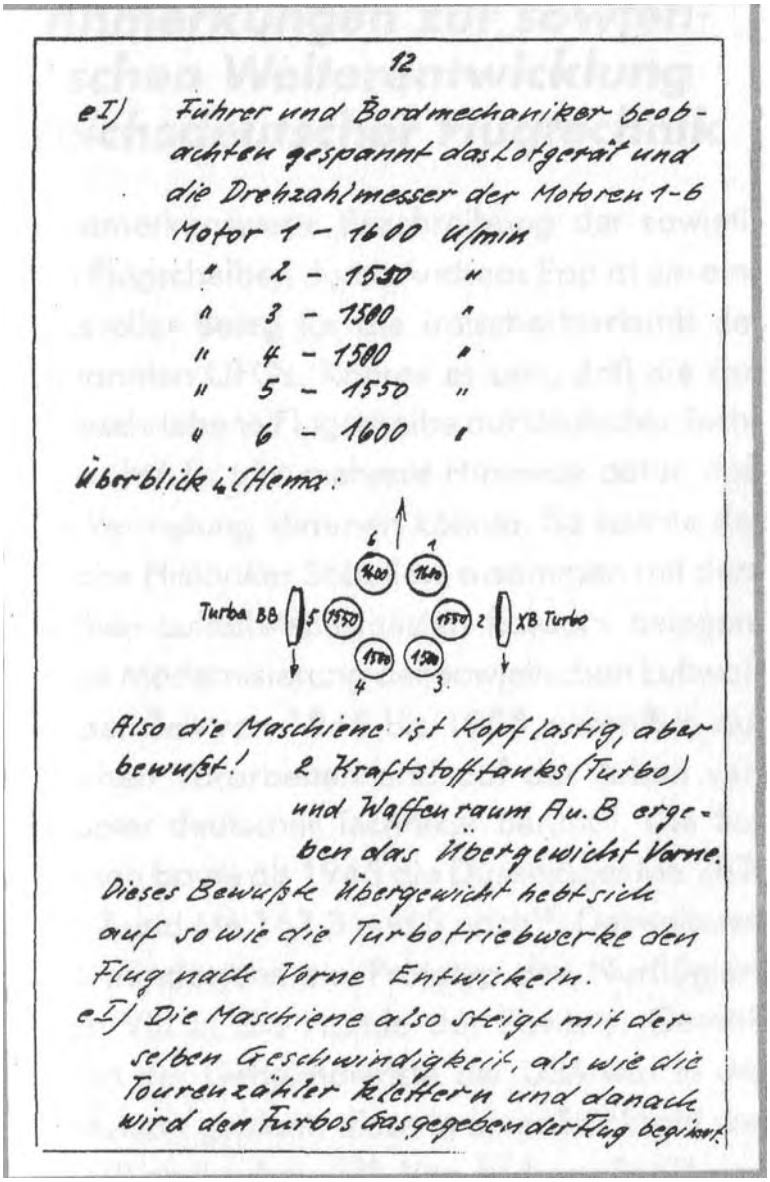
Triebwerk: 2 Turbo-Motoren 5,60 m. lang
Durchmesser 1,60 m.

Verkleidung: 6 m x ϕ 1,80 m. Dural

Motoren: 6x Stern b.z.w. Doppelsternmotoren

Luftschrauben: [illegible] Form-

Wiedergabe einer Seite aus dem Epp-Bericht.



12

e I) Führer und Bordmechaniker beobachten gespannt das Lotgerät und die Drehzahlmesser der Motoren 1-6

Motor 1 – 1600 U/min
" 2 – 1550 "
" 3 – 1500 "
" 4 – 1500 "
" 5 – 1550 "
" 6 – 1600 "

Überblick i. Hemx:

Also die Maschiene ist Kopflastig, aber bewußt! 2 Kraftstofftanks (Turbo) und Waffenraum Au. B ergeben das Übergewicht Vorne.

Dieses Bewußte Übergewicht hebt sich auf so wie die Turbotriebwerke den Flug nach Vorne Entwickeln.

e I) Die Maschiene also steigt mit derselben Geschwindigkeit, als wie die Tourenzähler klettern und danach wird den Turbos Gas gegeben der Flug beginnt.

Wiedergabe einer Seite aus dem Epp-Bericht.

Anmerkungen zur sowjetischen Weiterentwicklung reichsdeutscher Flugtechnik

Die bemerkenswerte Beschreibung der sowjetischen Flugscheiben durch Andreas Epp ist ein eindrucksvoller Beleg für die irdische Herkunft der sogenannten UFOs. Könnte es sein, daß die von Epp beschriebene Flugscheibe auf deutscher Technik beruht? Es gibt mehrere Hinweise dafür, daß diese Vermutung stimmen könnte. So konnte der russische Historiker Soboljew zusammen mit dem britischen Luftfahrtspezialisten Ransom belegen, daß die Modernisierung der sowjetischen Luftwaffe in der Zeit von 1945 bis 1955 wesentlich auf deutschen Vorarbeiten und auf der Arbeit verschleppter deutscher Techniker beruht[11]. Die Sowjetunion baute ab 1945 die Düsenjäger Me 262, He 162 und Me 163 B und S nach[12]. Desweiteren geriet mindestens ein Prototyp des Nurflüglers Horten VIII in die Hände der Sowjets. Gemäß Quellen der Geheimdienste der USA war in der Sowjetunion geplant, diese in einer Stückzahl von 1.800 (!) nachzubauen[13]. Von Andreas Epp[14] und anderen Quellen wissen wir, daß einige der Flug-

Scheibenkonstrukteure aus Prag ebenfalls in die Sowjetunion verschleppt wurden. Wenn also andere fortschrittliche deutsche Flugzeugentwicklungen in der Sowjetunion nachgebaut wurden, warum nicht auch Flugscheiben?
Ein letzter Hinweis ist die Tatsache, daß Epp in Pirna das Modell der sowjetischen Flugscheibe zu sehen bekam: Die DDR hat im Jahr 1956 in Pirna mit deutschen Spezialisten, die 1945 in die Sowjetunion verschleppt worden waren, eine Erprobungsstelle für Strahltriebwerke und Propellerturbinen errichtet[15]. Diese Erprobungsstelle war ab Herbst 1956 in Betrieb. Und genau zu diesem Zeitpunkt wird Epp nach Pirna geholt, um die Lenkung einer Flugscheibe zu verbessern, deren Antrieb auf Strahltriebwerken und deren Steuerung auf Propellerturbinen beruht!
Diese örtlichen, zeitlichen und luftfahrtgeschichtlichen Übereinstimmungen lassen durchaus den Schluß zu, daß die von Epp beschriebene sowjetische Flugscheibe auf deutscher Technik beruht. Ungeklärt bleiben muß hier leider die Frage, was aus dieser technischen Entwicklung geworden ist. Wurde sie abgebrochen? Oder wurde sie weiterbetrieben? Fest steht, daß nicht nur die UdSSR,

sondern auch die USA und Kanada nach 1945 Flugscheiben gebaut haben. Was ist mit all diesen Konstruktionen geschehen? Werden sie weiterhin der Öffentlichkeit vorenthalten? Wir haben ein Recht darauf, daß uns diese Fragen beantwortet werden!

Natürlich besteht immer die Möglichkeit, daß der vorliegende Bericht nicht in allen Teilen der Wahrheit entspricht. Insbesondere die technischen Angaben zur Flugscheibe sind teilweise so vage, daß sie nicht zu überprüfen sind. Wichtig gewesen wären zum Beispiel Hinweise auf das Gewicht der Flugscheibe und Werte zur Motorenleistung. Diese aber liegen nicht vor. Ebenso ist unklar, was Epp genau meint, wenn er von *kardanischer Motorsteuerung* spricht und warum die UdSSR eine Flugscheibe mit Strahltriebwerken und Propellerturbinen baute und sich nicht der Flüssiggasmotoren bediente, die zum Antrieb der reichsdeutschen Flugscheiben dienten. Wie ist es um die Stabilität einer Flugscheibe wie der sowjetischen des Berichtes bestellt, die nicht wie die Flugscheibe von Miethe und entsprechender sowjetischer Weiterentwicklungen aus der Mitte der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts[16] einen innenliegenden rotierenden

Antrieb nutzen? Wir, die Herausgeber dieser Schrift, sind uns bewußt, daß daher bezüglich dieser Epp-Schrift noch nicht alle Fragen geklärt sind. Aber solange die Flugscheibentechnik geheimgehalten wird, können wir diese Fragen leider nicht beantworten.

Erklärung der Fachbegriffe

CIC	Counter *Intelligence Corps,* militärischer Abschirmdienst der US-Armee von 1945-1965
Coanda-Effekt	Tendenz von strahlartigen Strömungen, sich an feste Wände anzulegen
Dural	ausgehärtete Aluminium-Legierung
Höhenruder	horizontale Fläche am hinteren Ende eines konventionellen Flugzeugs, steuert die Längsneigung und sorgt für Längsstabilität
Holm	in Längsrichtung liegender Hauptträger von Baugruppen
kardanisch	allseits drehbare Übertragung
Querruder	Flügelklappen, die ein Rollmoment um die Flugzeugachse bewirken
Raketenlafette	Auflage, die die beim Abschuß auf tretenden Kräfte aufnimmt
Seitenruder	steuerbare Klappe des Seitenleitwerks zur Einleitung von Drehbewegungen um die Hochachse

Spanten entsprechend der Gestalt der Flugscheibe geformte Stahlprofile

Sternmotor luftgekühlter Verbrennungsmotor mit sternförmig angeordneten Zylindern, beim Doppelsternmotor zwei hintereinanderliegende auf Lücke stehende Zylindersterne

Index

1 Damit ist Epp gemeint.

2 Counter Intelligence Service, der Abwehrdienst der US Army.

3 Im Orginal heißt es wirklich *»guest«* mit Anführungsstrichen, also war Epp dazu gezwungen.

4 Volkseigener Betrieb.

5 In Pirna befand sich seit 1955 der *VEB Entwicklungswerke Pirna.*

6 Gemeint ist wahrscheinlich der Sonnenstein oberhalb Pirnas, damals Sitz der für den VEB Entwicklungswerke verantwortlichen *Hauptverwaltung 18* und des sogenannten *Materialamtes.*

7 Dural = Dur-Aluminium, ausgehärtete Aluminiumlegierung.

8 Epp hat zu der kardanisierten Motorsteuerung eine Zeichnung angefertigt. Leider sind die Unterlagen, die die National Archives and Records Administra tion herausgegeben hat, auf diesen Seiten »zufälligerweise« so schlecht kopiert, daß hier die Zeichnung nicht wiedergegeben werden kann.

9 *Aufgrund der schlechten Kopie sind hier auch Lükken im Text.*

10 Aufgrund der schlechten Kopie sind hier weitere Lücken im Text.

11 *New Russian Aircraft* (1948). The Aeroplane, June 18., 718-719.

12 Soboljew, D. (1996). *Die deutsche Spur in der*

Geschichte der sowjetischen Luftwaffe (russisch). Moskau: Riz Aviantik.

13 Connors, W.A. (1999). *Birth of a project. Part 3: Air Intelligence guide for alleged »flying Saucer" type aircraft.* www.geocities.com/~pjctsign/BirthP3.htm.

14 Eckhardt, L. & Gehring, H. (Hg.) (2000). *Andreas Epp: Das Drama um die Erfinder fliegender Untertassen.* Osnabrück/Stephanskirchen: VAWS.

15 Mewes, K.-H. (1997). *Pirna* 074 - *Flugtriebwerke in der DDR.* Oberhaching: Aviatic Verlag.

16 Die UdSSR soll ab 1947 den *Turbopoietti* von Miethe und Belluzzo weiterentwickelt haben.

Die Schriften über J. Andreas Epp

Bereits erschienen:
Das Drama um die Erfinder
Fliegender Untertassen

Flugscheiben in der Sowjetunion

Flugscheibe über Peenemünde?

In Vorbereitung:
Der Omega-Diskus: Bilder und Konstruktions-
zeichnungen sowie Presseberichterstattung
1950-1999

Möchten Sie eine Schrift bestellen? Bitte wenden
Sie sich an den Amun-Verlag oder an:

Heiner Gehring
Postfach 2105
49011 Osnabrück
onnegadiskus@web.de
http://members.tnpod.de/IEG/omega 1 .html